

平成22年度第4回岐阜県事業評価監視委員会議事概要書

日 時：平成22年9月7日（火）

13：30～15：20

場 所：岐阜県庁舎 9階9北-1会議室

○ 開会の挨拶（事務局）

○ 議事

1 議事概要書署名委員の指名

委員長から署名委員として山内委員、和田委員、加藤委員を指名。

2 事業再評価実施個所の詳細説明及び審議について

① 農業農村整備事業〔事業主体：岐阜県〕

・審議事業：県営水質保全対策事業【羽島地区】

・説明者：農地整備課 後藤課長

【審議内容】

委員

Q. この地域は、新幹線や高速道路に近く、周辺は宅地開発により住宅などが多く建っており、農地は一部というイメージがある。ここまで周辺の状況が変化している中で、事業が完成する平成30年頃にどこまで農地が残っているか心配であり、農業農地を守るための事業ということに疑問に思う。

説明者

A. 当事業は、農業振興地域の農用地に水を供給する事業であり、当地域は農業振興のため農地を守っていかなければいけない地域ですが、色々な事情で減少部分があります。しかし、主な受益の羽島市は、ここ10年くらいの減少量としては微減程度です。また、農家数についても減少してはいますが営農組合等の組織による耕作面積は増えており、そういうことから、この地域は農業振興を頑張っている地域です。日本全体でも食糧農業農村基本計画が示されましたが、農地は減らさず食糧自給率向上に向けて頑張っていくということであり、こういう事からも農業用水の更新事業は大切です。また、都市化が一部で進む中、色々な水が流入してきて水質汚濁が問題になっている地区であり改善する必要があります。

委員長意見

食料を作るための用水路にゴミ等が捨てられているが、捨てられなければ用水の汚染防止の必要性は無く、暗渠にする必要もないのではないかと。そういうことも含めて広い関心を高めるような方策を同時に実施する必要があると思います。

説明者

農地の保全は、農業のためだけではなく防災的な機能や環境を保全する機能もあります。そういった機能の重要性についてもピーアールしながら、県民の方の理解をいただきながら事業を進めていきたいと思っています。

委員

Q. 今までオープン水路であったものを管路に変更することで、これまで用水に流入していた一般家庭排水はどうなるのか。

説明者

A. 元々、用水路であり排水路の機能はありませんが、隣接している宅地等から生活排水が一部流入している場所もあるので、そういう場所は、既設の排水路に繋いでいます。

委員

Q. 生活排水の処理や漏水箇所の補修など必要な部分は事業で改修して、あとは現

状のまま残せないのか。

説明者

A. この用水路は40年を経過しており、漏水も著しく、今後どの程度使用できるかわかりません。また、ゴミの除去など管理費も膨大にかかっています。更には、水質汚濁により農業の収量にも影響してくる程の基準になってきていることから、事業を進めていくことが必要と考えています。

委員

Q. 費用対効果ですが、前回の再評価1.1から1.3と効果率が上昇しているがその理由を教えてください。

説明者

A. コスト縮減による事業費の減額及び効果を算定する係数が見直されたことで効果率が上昇しました。

委員

Q. 鉄筋コンクリート構造物が40年経過して老朽化しているとの説明があったが、更新する管はどの程度の耐用年数があるのか。

説明者

A. 老朽化対策としては色々な方法が考えられますが、当地区では、水質の改善という目的も併せて考えていることから管渠化を実施しています。また、更新している管渠の耐用年数は標準で30年～40年です。

委員

Q. 維持管理費が年間300万円程度必要との説明ですが、既設水路の悪い部分を補修して維持した方がトータル的に安いように思うがいかがか。

説明者

A. 水路の老朽化の問題やその他の管理上の問題、水のロスの問題、或いは水質浄化の問題、そういうのを含めて総合的な検討が必要であると考えています。

委員

Q. 維持管理費とは、漏水を補修する費用だけなのか。

説明者

A. 補修の費用ではなく管理費です。ただし、部分的に応急補修する費用は含んでいます。

委員

Q. 管渠化する事で、pH(ペーハー)が下がる理由を教えてください。

説明者

A. 流入する生活排水の中にpH(ペーハー)が上がる性質のものが混入している事が考えられます。

【意見】

- ・ 県財政も厳しい中で、平成30年の完成に向けて、事業をどう効率的に進めるかが問われていきます。事業の必要性や意義を色々な観点から県民に理解が得られるよう努力していただきたい。

② 林道事業〔事業主体：岐阜県〕

- ・審議事業：森林居住環境整備事業・ふるさと林道緊急整備事業【伊自良～根尾線】
- ・説明者：森林整備課 黒崎課長

【審議内容】

委員

Q. 一つ目は、幅員についてで、後ほど審議する「相生～落部線」との違いも含めて教えてほしい。

二つ目は、現状の課題として、零細な所有形態だとか、林業経営者の意欲の低迷、林業の担い手の減少という説明がありましたが、林道事業により環境を整備した後に、それらの課題を解消していけるのかどうかの担保をどのように把握されているのか。

三つ目は、路網整備を行い高性能林業機械を導入して作業性を向上させるとの事ですが、この地域には使用可能な高性能林業機械がどのくらいあるのか。

説明者

A. 一つ目の幅員についてですが、車道幅員を縮減するか、路肩を縮減するかの違いで、この路線は車道が4mで両側の路肩を50cmから25cmずつ縮減し、全体が4.5mとしています。

二つ目の林業の振興についてですが、現状は、森林の所有規模が非常に零細です。これまでの森林整備は、個々の所有者に呼びかけ、了解してくれた方が施業していましたが効率が悪くコストがかかります。これからは、全体を集約化して、そこに道を作り整備をすることでコストダウンを図り林業が成り立つようにしたいと考えています。

これまでは木が小さく伐っても利用できなかったが、これからは、大きくなってきたため利用することができます。今まで道がなく伐り捨てられていた木を、道を付けて搬出可能にする必要があります。また、林業もそうですが森林整備の推進により炭素の固定などの効果にも繋がりますので、そういった面からも森林整備の必要性を理解していただき、林業の振興を図っていきたいと考えています。

三つ目は高性能林業機械ですが、資料がなく正確な回答はできませんが、当地区の管轄である岐阜中央森林組合では機械はありませんが、運転できる職員を養成し、機械をレンタルして間伐を実施することも可能かと考えています。今後の間伐の進展、集約化の進展に伴って必要だと判断されれば森林組合で購入していただきたいと思っております。

また、この地域では機械を4台ほど保有して積極的に森林施業されている方もいます。

委員

Q. 費用対効果の見直しで、間伐関係の効用を除外したという説明でしたが、コスト縮減で幅員や残土処理の見直しを行っており、コストがかなり減っていると思います。具体的なコスト縮減のオーダーを教えてください。

説明者

A. コスト縮減ですが前回再評価した時点で採用し事業費を下げているため分母である事業費はほとんど変わりません。

分子については間伐等の森林整備にかかる費用を効果から除きました。森林整備は、森林所有者が森林組合に委託して実施する場合はほとんどで、県が実施する事業ではありませんので費用に計上していませんが、森林整備に伴う効果にその費用が含まれている状況になっていることから、本来の森林整備に伴う便益を計算するためには、これらの費用を便益から除く必要があると考え、今回の評価において、分子から除いています。

委員長

Q. コスト縮減は前回の再評価の時からから行っているとの説明ですが、これは前回の再評価の時に終わっている縮減であり、本来、この委員会では新たにコスト縮

減を行うものを入れるものだと思います。

前回の評価時に間伐材等を利用する効用は便益から除くべきだという意見があったのか。今後の計画の中では間伐材を活用するということが色々なところで言われており、間伐材の積極的な活用は重要だと思う。それを便益から除いてしまうのは森林事業の効用を正確に評価していく上で問題があると思いますが、その辺はどのように考えているのか。

説明者

A. 便益の算出について林野庁からの指導により林道工事で間伐材を利用したらそのまま便益として入れることは見直すべきだということで、今回、便益から除いています。今の委員長の意見を踏まえ、他の41の公益的機能の効果等と併せて林野庁とも相談しながらより良い方法を模索していきたいと考えています。

委員

Q. 5mを4.5mに幅員を見直してコスト縮減を図ったとの説明ですが4mには下げられないのか。

説明者

A. 採択基準があり下げることはできません。

委員

Q. 国産材のこれからの需要と供給のバランスをどう見ているのか。

説明者

A. 国が木材自給率50%という目標を示しており、現在は約27%程度です。今後の状況としては、合板材などで国産材が外材にとって変わってきている例があります。これは外材の生産国側の環境問題で伐採の制限がかけられたり、ロシアのように関税をかけたたりするなど、これまでのように外材が潤沢に入ってきた状況とは変わってきています。それとともに、国産材が大きくなってきて資源として利用価値がでてきたことから国産材を利用できる状況がだんだん整いつつあります。

委員

Q. この林道を作れば正比例的に木材を供給する量は増えるのか。

説明者

A. これまで林道が無く木材の利用がされなかったところですから、この地域の供給は増えます。

委員長意見

・岐阜は山と森林と川が基本でそれがシンボルである。しかし、森林の所有形態の問題や採算性の低迷などで適正な森林管理が十分ではない。社会が期待しているのは森林の公益的機能であり、それを維持していくためには強制的に管理できるような仕組みも必要なのかもしれない。

【意見】

・これから木材の資源価値が上がってくるということで、計画どおり円滑に事業を進めるよう努力していただきたい。

③ 林道事業 [事業主体：岐阜県]

・審議事業：森林居住環境整備事業・ふるさと林道緊急整備事業【相生～落部線】
・説明者：森林整備課 黒崎課長

【審議内容】

委員

Q. 林道の起点周辺は人工林が少ないが、起点周辺まで林道を開設する理由は何か。

説明者

A. 利用区域外にも人工林があり林道を整備すれば利用できると考えています。なお、起点部の林道整備は、まだ先であり今後検討していきます。

委員

Q. 森林の事業はどの事業も期間が長く進捗率が悪い。この要因の一つとして、地権者の同意がとれない事があると思う。こういった課題がある中、計画期間内に完成できるのか。

説明者

A. 基幹となる林道を早期に開通させることも必要ですが、林道は全線開通しなくても、開設が完了した箇所から順に利用が可能となります。このため、既に開設した林道を利用して作業道の整備や森林整備をいかに進めていくかが重要であると考えています。

用地は、郡上市に協力していただきながら進めており、進捗については予算的な事もありますが計画的に進めていきたいと考えています。

委員長

Q. 幹線となる林道開設に結構期間がかかっており、作業道となると山林所有者も細かく更に時間がかかる。単に道路計画だけではなく、森林を効率的に管理できるような仕組みを考えないと整備が進んでいかないのでは。

説明者

A. 山林所有者の方に粘り強く説得をしていく事が大切であります。集約化や路網整備については、最近では、モデル地区を作って成功体験や達成感を示して所有者のやる気を喚起しています。ですからここも林道や作業道を組み合わせれば大きな生産基地になってくると考えています。

委員

Q. 林野庁が実施しているような新生産システムなど全国の成功事例など情報収集しながら岐阜県にも応用するような形で進められると有効だと思う。

説明者

A. 新生産システムは全国で11地域認定されており、岐阜県では岐阜広域と中日本圏域の2地域あります。集約化や路網整備による生産コストや製材工場への流通コストなど全体のトータルコストを安定的に安くできるような仕組みのモデルとなるものと考えています。

④ 道路事業 [事業主体：岐阜県]

・ 審議事業：交通連携推進事業・社会資本整備総合交付金事業

【一般国道256号 高富バypass】

・ 説明者：道路建設課 近藤課長

【審議内容】

委員

Q. 整備目的の一つとして国体関連という説明がありましたが、国体関連で整備する箇所は県下でどのくらいあるのか。また、前回再評価時に比べると交通量が1割増加したとの説明でしたが、1割増加とは数値的にどの程度かを教えてほしい。

説明者

A. 国体は会場を県下全市町村に設けておりますので、整備箇所は市町村数に近い

数を予定しています。

将来交通量は減少すると予測されていることから、平成21年度に費用対効果を見直しており、以前は平成11年の交通量を基に将来交通量を予測していましたが、今回は平成17年度の交通量を基に算出しています。その結果、岐阜県全体では交通量が約9%程度減少するという予測がされましたが、山県市においては1割程度増加するという予測が立てられました。

委員

Q. 人口減少及び高齢化が進む中で、今後は費用対効果が大幅に変わってくるのでは。

説明者

A. 通常5年毎に交通量調査を実施しており、その都度最新のデータで交通量を予測します。

次の再評価の時には新たな交通量予測で費用対効果を検証します。

委員

Q. 歩道の幅員3.5mは歩行者用としては広すぎるのではないかと。

説明者

A. この歩道は自転車歩行者道路であり3m以上を確保しております。

委員

Q. 東海環状自動車道との摺り合わせはどうなるのか。どっちが先行するのか。

説明者

A. インターチェンジの形態で盛土で全体を作ることになりますので、国交省と事業調整を図りながら同じタイミングで進めていきたいと考えています。

委員

Q. 軟弱地盤対策で使用する土砂は何処から持ってくるのか。また、最終的にその土砂はどうするのか。

説明者

A. このバイパス工事で発生した土砂を使用しています。また、地盤対策完了後には、当事業の次の工区等で利用します。

委員

Q. 用地取得の進捗が残りの事業期間の関係からすると遅れている印象があるが、問題点や用地取得の見通しを教えてください。

説明者

A. 東海環状自動車道のインターチェンジより北側は用地取得できていない状況です。

【意見】

- ・ 県土の骨格幹線道路の位置付けで県の将来を見据えていく意味で重要な道路だと思います。
- ・ 厳しい財政状況ですが全線供用に向け早期に完成するよう進めていただきたい。

⑤ 道路事業 [事業主体：岐阜県]

- ・ 審議事業：社会資本整備総合交付金事業【一般県道大垣江南線 小泉・西結工区】
- ・ 説明者：道路建設課 近藤課長
- 【審議内容】

委員

Q. 周辺道路が混雑しているとの説明ですが、どういう条件のもとで渋滞の調査を行い、どのように費用対効果の計算に反映しているのか教えてほしい。

説明者

A. 平成15年9月4日に丸一日、調査をして最大渋滞長を測定しています。
なお、渋滞長は費用対効果に反映されません。

委員意見

・ラッシュ時はかなり渋滞をしており、完成すれば事業効果は大きいと思う。

【意見】

・費用対効果も高く、コスト縮減についても色々な形で取り組まれております。地元も強く要望しており、供用に向けて進めていただきたい。

【農業農村整備事業】

・ 県営水質保全対策事業(羽島地区)

継 続

【林道事業】

・ 森林居住環境整備事業・ふるさと林道緊急整備事業
(伊自良～根尾線)

継 続

・ 森林居住環境整備事業・ふるさと林道緊急整備事業
(相生～落部線)

継 続

【道路事業】

・ 交通連携推進事業・社会資本整備総合交付金事業
(一般国道256号 高富バypass)

継 続

・ 社会資本整備総合交付金事業
(一般県道大垣江南線 小泉・西結工区)

継 続

